மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் :

(அ) கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் செயற்கைப்பட்டு சிப்பன் தொழிற்சாலைகள் இரண்டு உள்ளன. இவற்றில் 15 ஆண்களும், 15 பெண்களும் வேலையில் உள்ளனர்.

(இ) அவர்களது ஊதிய அமைப்பு பின்வருமாறு :—

ஊதிய அமைப்பு.	நாளொன்றுக்கு உயர்ந்தளவு வீதங்கள்.	நாளொன்றுக்கு குறைந்தளவு வீதங்கள்.
(1)	(2)	(3)
முறுக்கேற்றுதல்	ரூ. 2.62	ரூ. 1·25
சுற்றுதல்	ரூ. 2·00	ரூ. 1·25
சிட்டம் சுற்றுதல்	ரூ. 1·37	ரூ. 1·75
சிப்பம் செய்தல்	ரூ. 2·12	ரூ. 2·12
நெய்தல்	ரூ. 3·50	ரூ. 3.00

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : அவர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற சம்பள விகிதம் எல்லாம் எப்போது நிர்ணயம் ஆயிற்று ? அதிகப்படி சம்பளம் வேண்டுமென்ற கோரிக்கை தந்தார்களா ? என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டது ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : இது இப்போது நிலவி வருகிற நிலவரம். அதிகச் சம்பளம் கேட்கவில்லை. இரண்டு இடங்களிலேதான்—சேலத்திலுள்ள குமாரபாளையத்திலும், கோவையிலுள்ள பவானியிலுந்தான்—இந்தத் தொழில்கள் நடக்கின்றன. வேறு எந்தவிதமான கோரிக்கையும் தற்போது இல்லை.

Meeting of Transport Development Council

* 569 *Q.*—THIRU A. M. RAJA :
THIRU S. SANGUMUTHU THEVAR : Will the Hon. the Minister for Transport be pleased to state—

(*a*) whether a meeting of the Transport Development Council was held at Delhi during February 1973; and

(*b*) if so, the important decisions taken at the meeting?

1974 மார்ச் 22]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் :

(அ) & (இ) போவை முன் விவர அறிக்கை @ ஒன்று வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : இந்த அறிக்கையில் கூறப்பட்டிருக்கும் பெரும்பாலான பரிந்துரைகள் 1971-ம் ஆண்டில் கூறப்பட்டது. மீண்டும் 1973-ம் ஆண்டிலும் பரிந்துரைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏன் இவ்வளவு காலதாமதமாகிறது? மத்திய அரசை வற்புறுத்தி மாநில அரசுகள் விரைவாக முடிவு எடுக்க முயற்சிகளை மேற் கொள்ளுமா? 8, 10 ஆகிய விளக்கங்களில் டயர் போன்றவைகள் பற்றிய பரிந்துரைகள் பல ஆண்டுக் காலமாகத் தள்ளிப் போடப் பட்டு வருகிறது. இதற்கெல்லாம் என்ன காரணம்?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப் பினர் அவர்கள் தெரிவித்ததைப் போல் இதில் இருக்கும் முக்கிய மான சப்ஜெக்ட்ஸ் எல்லாம் 1971-லேயே பேசப்பட்டு முடிவுகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மத்திய அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த வரை போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரகம் ஆலோசனைகள் வழங்குகின்ற வடிவமைப்பில்தான் போக்குவரத்து அமைச்சர் மாநாடு நடைபெறுகிறது. மத்திய சர்க்காரைச் சேர்ந்த மந்திரி தலைமை வகித்து மாநிலங்களைச் சேர்ந்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் கலந்து கொண்டு முடிவெடுத்தாலும்கூட மத்திய அரசின் இதர இலாகாக்கள் காலதாமதப்படுத்துவதால் எல்லா நிர்வாகத்தையும் பாதிக்கின்றது.

திரு. ஆ. பரந்தாமன் : தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற மோட்டார் வாகனங்கள் பெட்ரோலைப் பயன்படுத்துகின்றன. பெட்ரோல் மீது மத்திய அரசு ஒருவிதமான வரியை விதிக்கிறது. அந்த வரியிலிருந்து 70 சத விகிதத்தைப் பிரித்து மாநிலங்களுக்குத் தந்து கொண்டிருக்கிறது. 30 சத விகிதத்தை ரிசர்வாக வைத் திருக்கிறார்கள். அப்படிப் பிரித்து மாநிலங்களுக்குக் கொடுப் பதில் குறிப்பாக தமிழ்நாட்டுக்குப் பகிர்ந்து கொடுக்கின்ற அளவு குறைவாக இருந்து வருகிறது. இதை அமைச்சர் அவர்கள் அந்தக் கூட்டத்தில் வலியுறுத்துவதோடுகூட பெட்ரோலுக்கு விதிப்பது போல் டீசலுக்கும் விதிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை வலியுறுத்துவார்களா?

@ 763-ம் பக்கத்தில் இணைப்பு II ஆக அச்சிடப் பட்டுள்ளது.

[1974 மார்ச் 22

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்கள் மாநாட்டில் இந்தக் கருத்து தமிழக அரசின் சார்பில் வலியுறுத்தப்பட்டு சாதாரணமாக மோட்டார் வாகனங்கள் பயன்படுத்துகிற எரிபொருளில் ஒரு சத விகிதத்தை சென்ட்ரல் ரோடு ஃபண்ட் என்று வைத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். அந்த ரோடு பண்டில் இருந்து கிராமப் புற சாலைத் திட்டத்திற்கு நிதி ஒதுக்கம் செய்கிறார்கள். அதற்கு பெட்ரோலை மட்டுந்தான் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். ஆனால் இன்றைய தினம் டீசல் அதிகமாக வாகனங்களுக்குப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. ஆகவே, டீசலையும் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு அந்த சத விகிதத்தையும் இந்த நிதியில் சேர்த்துப் பணம் தரவேண்டுமென்று கேட்கிறோம். பெட்ரோலை மட்டும் எடுத்துக்கொள்வதால் போதிய பணம் சேருவதில்லை. டீசலையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னதால் சென்ட்ரல் ரோடு ஃபண்டையே எடுத்து விடலாமா என்று மத்திய சர்க்கார் நிதியமைச்சரகம் ஆலோசனை செய்து வருகிறது. போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுக் கூட்டத்தில் பேசிய விவரங்கள் அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றன.

The Council also took note of the suggestion of the Tamil Nadu representative for taking into account HSD for approvals to the Central Road Fund for road development, including rural roads keeping in view the fact that HSD consumption was increasing annually at the rate of 10 per cent, but did not contribute anything to the Central Road Fund at present.

திரு. நா. வீராசாமி : பேரவைமுன் வைக்கப்பட்டிருக்கும் விவர அறிக்கையில் மோட்டார் வண்டிகளின் பதிவுக் குறிகள் ஆங்கிலத்திலும் வட்டார மொழியிலும் இருக்க வேண்டுமென்று இந்திய அரசால் அமைக்கப்பட்ட செயற்குழு தெரிவித்திருந்த பரிவுரை ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். டில்லி, அரியானா, பஞ்சாப் போன்ற மாநிலங்களில் ஓடுகின்ற மோட்டார் வண்டிகளில் பதிவுக் குறிகள் இந்தியில் குறிப்பிட்டிருக்க வேண்டும். தமிழ்நாட்டில் எந்த ஒரு வண்டியிலும் வட்டார மொழியான தமிழில் எழுதப்படவில்லை. ஒரு முடிவு எடுத்தும் இன்னும் தமிழ்நாட்டில் அரசுத் துறையால் அமல்படுத்தவில்லை. இனிமேலாவது அமல்படுத்த அரசாங்கம் முன்வருமா ?

1974 மார்ச் 22]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மோட்டார் வாகனங்களின் நம்பர் பிளேட்டுகளைப் பொறுத்தவரை ஆங்கிலத்திலும் வட்டார மொழியிலும் இருக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை அரசாங்கம் வலியுறுத்தியது. ஆனால் இந்தி பேசுகின்ற மாநிலங்களைப் பொறுத்த வரை நாங்கள் இந்தியில் மட்டுந்தான் வைத்துக் கொள்வோம் என்ற கருத்தைத் திரும்பத் திரும்பச் சொல்லியிருந்தாலும் அந்தக் குழுவில்—

The Ministers from Assam, Kerala, Megalaya, Mysore, Tamil Nadu, West Bengal were in favour of English and the regional script on the number plates and urged the acceptance of the report of the Working Group.

இது ஏற்கனவே அந்தக் குழுவில் ஒப்புக் கொண்டாலும் கூட்டுறைப்படுத்தும் பொறுப்பு, அதற்கான சட்டத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வரும் பொறுப்பு மத்திய அரசாங்கத்திடம் இருக்கிறது. மத்திய அரசாங்கம் இந்திக்காரர்களிடத்தில் இருக்கிறது.

திரு. பெ. சீனிவாசன் : ஒரு மாநிலத்தில் வாங்குகின்ற டாக்சி பெர்மிட், லாரி பெர்மிட், பஸ் பெர்மிட் என்பது இந்திய பெர்மிட் அந்தஸ்தைப் பெறும் முயற்சியில் ஈடுபடுவார்களா? ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும் ஸ்டேட் பெர்மிட் வாங்குவது என்றால் லாரி ஓனர்களுக்கும், டாக்சிகாரர்களுக்கும் சிரமமாக இருக்கிறது. அடுத்த கூட்டத்திலாவது அமைச்சர் அவர்கள் இதுபற்றி வற்புறுத்துவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பஸ்களைப் பொறுத்த வரை இந்தக் கருத்தை வற்புறுத்தவில்லை. லாரிகளைப் பொறுத்த வரை 4 ஸ்டேட் பெர்மிட், 5 ஸ்டேட் பெர்மிட் என்று ஸோனகப் பிரித்துக் கொண்டு மத்திய சர்க்கார் ஆங்காங்கு ஸோனல் பெர்மிட் சிஸ்டத்தைக் கொண்டு வந்தார்கள். நம்முடைய அரசாங்கத்தின் சார்பில் தெரிவித்த கருத்து—இந்தியா முழுவதற்கும் ஒரே பெர்மிட் எடுத்தால் போதும்; ஆனால் அதே நேரத்தில் எந்த மாநிலங்களுக்கிடையே லாரிகளை ஓட்டுவது என்றாலும் பெர்மிட்டை லாரி உரிமையாளர்களுக்குப் கொடுத்து விட வேண்டும்—

The whole of India has to be considered as a single zone with option to operate in four or five contiguous States

என்று நாம் வற்புறுத்தியிருக்கிறோம். அது இன்னும் இதர மாநிலங்களால் ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை.

[1974 மார்ச் 22

திரு. சி. ஆறுமுகம் : வட்டார மொழியும் ஆங்கிலமும் இருக்க வேண்டுமென்று மத்திய அரசிடமிருந்து ஆலோசனை வந்ததாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மற்ற வட மாநிலங்களில் நம்பர் ப்ளேட்ஸ் அவர்கள் தாய்மொழியாகிய இந்தியில்தான் இருக்கிறது. அதற்குச் சட்டமும் இடம் கொடுக்கிறது. எனவே தமிழ் நாட்டில் அந்த நம்பர் ப்ளேட்ஸ் ஏன் தமிழிலேயே இருக்க வேண்டும் என்று செய்யக் கூடாது? ஏன் அந்த உணர்வு நமக்கு ஏற்படக் கூடாது? ஆகவே அப்படிச் செய்வதற்கு காலதாமதம் ஏற்படக் காரணம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மோட்டார் வண்டி களில் பயன்படுத்த வேண்டிய அந்த எழுத்துக்கள் டி.எம், டி.என். த.ந., த.செ., போன்ற எழுத்துக்கள் மத்திய அரசின் ஷெட்யூல்படி அவர்கள் தரவேண்டும். ஏன் காலதாமதமாகிறது என்றால், மத்திய அரசு செய்கிற வரையில் இந்த உணர்வுகளினால் பலன் இல்லை. அந்த உணர்வுகளின் உருவம்தான் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிற போது வட்டார மொழியிலும் ஆங்கிலத்திலும் நம்பர் ப்ளேட்ஸ் இருக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். அதற்குத் தமிழக அரசு ஒத்துக் கொண்டதாகவும் சொன்னார்கள். அப்படி ஒத்துக் கொண்டும்கூட வட மாநிலங்களில் இந்தியில்தான் போடு கிறார்கள். இது மறைமுகமாக இந்தி ஆதிக்கம் ஆகாதா? அப்படியிருக்க நம் அரசு ஏன் இது குறித்து நோட் ஆப் டிஸன்ட் கொடுக்கவில்லை? தமிழகத்திற்கு வட மாநிலங்களிலிருந்து கார்கள் வரும்போது இந்தியில் மட்டும் நம்பர் ப்ளேட்ஸ் இருக்குமானால் ஏதாவது ஆக்ஸிடென்ட் ஏற்பட்டால் அந்த காரின் நம்பர் என்ன என்று போலிஸ்காரர்களுக்கும் தெரிவதில்லை; நமக்கும் தெரிவ தில்லை. ஆகவே இந்தியில் மட்டும் நம்பர் ப்ளேட்ஸ் உள்ள கார்கள் அல்லது வண்டிகள் நம் மாநிலத்திற்கு வருவதைத் தடுப்பது அல்லது அந்த போர்டை மாற்றி எழுத உத்தரவு போட மாநில சர்க்கார் தயாராயிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்த அந்தக் கருத்தின்படி நாம் தீவிரமான ஆட்சேபணையைத் தெரிவித்ததன் காரணத்தால்தான் அந்தக்

1974 மார்ச் 22]

குறிப்பு அவர்களுடைய மினிட்ஸில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் நல்லவேளையாக மற்ற மாநிலங்களில் உள்ளவர்களும் அந்தக் கருத்து வரவேற்கத்தக்கது என்று ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

உறுப்பினர் அவர்கள் கூறியதுபோல் ஒரு விபத்தில் ஈடு பட்டால் அல்லது வேறு காரணங்களால் இதர மாநிலங்களிலிருந்து வருகிற வண்டிகளின் நம்பரை அடையாளம் கண்டு கொண்டு வழக்குத் தொடர காவல் துறையினருக்கு வசதியாக இருக்க வேண்டும். ஆகவே எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் இந்தியா முழுதும் செல்கிற வண்டிகளில் ஆங்கில எழுத்துக்களையும் சேர்த்துப் பயன்படுத்தாவிட்டால் அதை இந்த அரசு ஏற்றுக் கொள்ளாது என்ற கருத்து வற்புறுத்தப்பட்டது. இந்தி பேசுகிற மாநிலத்தில் உள்ளவர்கள் ஆங்கில எழுத்துக்களையும் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற வகையில் அந்தக் குழு தீர்மானித்தது.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வருமான வரியிலிருந்து விதிவிலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று ஒரு பரிந்துரை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதை மத்திய அரசு ஏற்றுக் கொண்டு அதற்குரிய விதிவிலக்கை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்களா ?

தொழிலாளர்கள் கூட்டுச் சேர்ந்து நடத்துகிற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்காவது முதல் கட்டமாக, பரீட்சார்த்தமாக, இந்த வருமான வரியிலிருந்து விலக்களிக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றி அங்கு விவாதிக்கப்பட்டதா? அப்படியானால் அதன் முடிவு என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : நிதி ஆதாரங்கள் குறித்து எடுக்கப்பட்டிருக்கிற ஆலோசனைகள் அத்தனையும் தமிழக அரசால் வழங்கப்பட்டவை. மோட்டார் வாகனத் தொழிலை வளர்ப்பதன் மூலம் வேலைவாய்ப்பை அதிகரிக்க முடியும் என்ற கருத்தை நாம் தெரிவித்து அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் லாபம் வருமேயானால் அந்த லாபத்திற்கு வருமான வரியிலிருந்து விலக்கு அளிக்க வேண்டும் என்ற கருத்தை எல்லாப் போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர்களும் நாம் சொன்னதை ஏற்றுக் கொண்டார்கள். அதேபோல் டிரான்ஸ்போர்ட் பைனான்ஸ் கார்ப்ப ரேஷன் என்று மின்சாரத்திற்கு ரூரல் எலக்ட்ரிபிக்கேஷன்

கார்ப்பரேஷன் என்றிருப்பதுபோல், ஒரு மோட்டார் டிரான்ஸ் போர்ட் பைனான்ஸ் கார்ப்பரேஷனை நிறுவி மாநில போக்குவரத்துப் பேருந்துகளுக்குக் கடன் வழங்கும்போது அதற்கு 4 சதவிகிதம் என்றும் விரைவுப் பேருந்துகளுக்குக் கடன் வழங்கும்போது 12 சதவிகிதம் என்றும் கடன் கொடுக்கலாம் 'differential system of interest rates' என்று சொல்வார்கள். ஆகவே, இதற்கு என்று ஒரு நிதி வாரியமும் வைத்து இந்தத் தொழில் மேம்பாடு அடையச் செய்யவேண்டு மென்று தமிழக அரசின் சார்பில் வற்புறுத்தப்பட்டு அதை எல்லாப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்களும் வரவேற்றார்கள்.

மத்திய அரசு போக்குவரத்துத் துறையும் தீர்மானமாக அதை நிறைவேற்றி அனுப்பியது. ஏற்கனவே சொன்னதுபோல் மத்திய அரசு நிதி இலாக்கா அதை முடியாது என்று நிராகரித்து விட்டது.

மாநிலங்களுக்கிடையே பேருந்துப் பணி

*** 570 வினா—திரு. என். கிட்டப்பா:** மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக் களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1973-ஆம் ஆண்டு, ஏப்ரல் மாதத்தில் நமது மாநிலத்தின் பிரதிநிதிகளுக்கும், கருநாடக மாநில பிரதிநிதிகளுக்கும் இடையில் பஸ் போக்குவரத்து வசதிகளை அதிகரிப்பது குறித்து பேச்சுவார்த்தை நடைபெற்றதா ?

(இ) ஆம் எனில், அதில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் யாவை ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) ஆம்.

(இ) அதன் தொடர்பாகக் கருநாடக, தமிழ்நாடு மாநிலங் களுக்கிடையே போக்குவரத்து குறித்து ஒப்பந்தம் ஒன்று 1—5—1973 அன்று இரு அரசிதழ்களிலும் வெளியிடப்பட்டன. அந்த ஒப்பந்தத்தின் நகல் @ அவையின் முன் வைக்கப் பட்டுள்ளது.

@ 780-ம் பக்கத்தில் இணைப்பு III ஆக அச்சிடப் பட்டுள்ளது.